

گزارش کار امروز

مهم ترین اقدامات مدیریت شهری، کف مناطق رخ می دهد و همشهری در پی مطالبه گری از شهرداری های مناطق است تا مشخص شود هر منطقه در هر روز چه اقدامی انجام داده است.

منطقه ۱
در سال جاری ۲۸۰ کودک کار در منطقه یک شناسایی شدند و با تشکیل پرونده تحت پوشش قرار گرفتند تا با آموزش های فرهنگی، ادبی، هنری و ورزشی به چرخه زندگی بازگردند.
منطقه ۲
جلسه کمیته فنی منطقه با حضور معاونان، مدیران و شهرداران نواحی ۹ گانه برگزار شد.

منطقه ۳
در راستای اجرای طرح تحول ۲۰ گانه خدمت به شهروندان ابلاغی شهردار تهران، با هدف ارائه خدمات مطلوب به شهروندان و کاهش ترافیک و افزایش ضریب ایمنی معابر و بزرگراه های این منطقه، مرمت و بهسازی علائم ترافیکی، المان های حمل و نقل عمومی و حذف زوائد فیزیکی در این منطقه در حال اجراست.

منطقه ۴
حل مشکلات آبرسانی در جنگل ها جزو دغدغه های سازمان بوستان هاست و برای حل مشکلات آبرسانی به عرصه جنگل کاری بوستان جنگلی نویزان که دچار مشکلات جدی بود، اقدامات ویژه ای صورت پذیرفته است.

منطقه ۵
مراسم پدیدایی بایر همکاران شهرداری این منطقه با حضور شهردار و مدیران منطقه برگزار شد.

منطقه ۶
با هدف رفع معضلات شهری، نشست هم اندیشی بهبود پاسخگویی و رسیدگی به درخواست های شهروندان با حضور رئیس سامانه ۱۳۷ پداس منطقه برگزار شد.

منطقه ۷
دور منطقه ای مسابقات «قهرمان شهر ۲» با معرفی نفرت برتر در ۱۰ رشته در بخش آقایان و بانوان منطقه پایان یافت.

منطقه ۸
در آستانه فرارسیدن طولانی ترین شب سال و آغاز فصل زمستان، کاروان شادی پداییی در معابر منطقه میزبان شهروندان خواهد بود.

منطقه ۹
اداره امور آسیب های اجتماعی شهرداری منطقه با مشارکت کمیته امداد غرب تهران و مرکز نیکوکاری آذین مهر، جشن شب پلدا ویژه ایتم غرب شهر تهران را برگزار کرد.

منطقه ۱۰
در عملیات آسفالت معابر زهر سال قبل تا مهر امسال، از مجموع ۳۴ هزار تن آسفالت، ۱۴ هزار و ۵۰۰ تن آسفالت به صورت دستی و ۱۹ هزار و ۵۰۰ تن آسفالت به صورت مکانیزه عملیاتی شده است.

منطقه ۱۱
به منظور به مندی شهروندان و گردشگران از زیبایی های فصل پاییز و ثبت تصاویر ماندگار در روزهای پایانی پاییز، برگ خشک درختان در بوستان رازی مزین شده است.

منطقه ۱۲
از ابتدای امسال تاکنون ۱۷۰ هزار متر خط کشی محوری و ۶۰۰۰ متر خط کشی معابر در سطح منطقه انجام شده است.

منطقه ۱۳
اختتامیه جشنواره هنر و ترافیک با حضور جمعی از مدیران جمعی از براندگان اتوبوس و تاکسی و دوچرخه سواران در سالن آمفی تئاتر مجتمع شهرفران برگزار شد.

منطقه ۱۴
با هماهنگی و نظارت اداره خدمات شهری اکیب کنترل حیوانات شهری با گشت زنی و جمع آوری سگ های بلاصاحب نسبت به انجام پیام های ۱۳۷ شهروندان در خصوص ایجاد مزاحمت در نواحی شش گانه اقدام شد.

منطقه ۱۵
۵۰۰ بسته معیشتی شامل ارزاق، آجیل و میوه و ۳۶ دستگاه لوازم خانگی از سوی شهرداری منطقه به خانواده های کم درخوردار منطقه اهدا شد.

منطقه ۱۶
مراسم شهدای گمنام با حضور شهروندان در مسجد قدس محله شهید بخارایی برگزار شد.

منطقه ۱۷
عملیات احداث پروژه لیز تقاطع غیر همسطح آیت الله سعیدی بهروزی به پایان می رسد و قرار است در هشتاد و هفتمین پویش امیدوختارک به بهره برداری برسد.

منطقه ۱۸
۴۵ هزار متر از جداره های بدمنظر منطقه در راستای ارتقای زیبایی بصری بازبرایی شدند. برای این کار از تکنیک های مختلف نقاشی استفاده شده است.

منطقه ۱۹
طرح تحول نگهداشت محلات با محوریت نگاه ۳۶۰ درجه به شهر انجام شد و نیروهای خدمات شهری، عمران، ترافیک و شهرسازی و عوامل ۱۳۸، بلاس به رفع معضلات شهری پرداختند.

منطقه ۲۰
شهرسازی سیار با وسایل بازی ویژه کودکان در جشن پلدای مهریانی با حضور هزار نفر از کودکان کار در قیله تهران برگزار شد.

منطقه ۲۱
به مدت ۲ هفته در ۴ میدان میوه و تره بار منتخب منطقه بیش از ۲ هزار شهروند در کمپین سنجش پر فشاری خون و قندخون و منطه غربالگری شدند.

منطقه ۲۲
با هدف پیشبرد و اجرای برنامه های فرهنگی در سطح منطقه جلسه شورای بسیج از فرمانده و اعضای شورای بسیج خواهران و برادران منطقه در ساختمان شماره یک منطقه برگزار شد.



حوریم تهران خط قرمز است

علی اکبر قسبایی، مدیرکل حوریم شهر تهران: در این دوره مدیریت شهری و تقریباً طی ۲ سال اخیر به اندازه یک ونیم برابر ۱۰ سال گذشته از سازه های غیرقانونی رفع اثر شده است. هرچند این کار برای شهرداری تهران هزینه داشته اما حوریم شهر تهران خط قرمز ماست.

چاقوکشی برای ورود به خط ویژه

همشهری تردد وسایل غیرمجاز در خط ویژه اتوبوس های تهران را بررسی کرد



لیلا شریف
روزنامه نگار

اتوبوس مملو از مسافر در خطوط ویژه با اطمینان در حال حرکت است اما ناگهان مسافران با صدای مهیب بر خورد یک شیء پابندنه اتوبوس و ترمز شدید، غافلگیر

می شوند؛ باز هم یک خودرو یا موتورسوار بدون توجه به قوانین و برای فرار از ترافیک شهر، راه خود را به سمت خط ویژه اتوبوس انداخته و تصادفی را در این خط رقم زده است.

هر چند این قبیل اتفاقات ها و تصادف ها به موضوعی تکراری در خطوط ویژه اتوبوسرانی تبدیل شده اند، اما هرگز برای

رانندگان اتوبوس ها و مسافران، عادی نمی شوند و کمتر کسی در آن لحظات می تواند صدای ضربان قلبش و صحنه تصادف را نادیده بگیرد.

مسافرانی که در میان شلوغی های شهر تصمیم گرفته اند از اتوبوس های تندرو به عنوان وسایل حمل و نقل عمومی به جای خودروی شخصی استفاده کنند و

سختی این تصمیم را در میان شلوغی صفا ها و ایستادن در میان جمعیت به جان خریده اند تا ششهر کمی از هجوم خودروها نفس بکشد، با حمله خودروها و موتور ها به خطوط ویژه باز هم حششان با یملای می شود؛ چرا که باید در مسیر ویژه اتوبوس نیز ترافیک خودروها و موتور های قانون شکن را تحمل کنند.

گیر افتادن میان ترافیک خودروهای قانون شکن
مسافران اتوبوس های تندرو خاطرات این چنینی کم ندارند و هر کدام می توانند یک خاطره تلخ و شوک آور تعریف کنند. مریم هم یکی از مسافران اتوبوس های تندرو است و در رابطه با قانون شکنی خودروها و موتور ها با ورود به این خط می گوید: «هر روز باتن و ذهن سخته از کار، خودم را به ایستگاه پارکوی می رسونم تا به جای استفاده از ماشین، با وسیله نقلیه عمومی برم خونه. متأسفانه هر روز که سوار اتوبوس می شم، می بینم که این راننده اتوبوس باید از بین موتور ها و ماشین هایی که وارد خط ویژه شدن، برای خودش راه باز کنه.» او با اشاره به ترافیک خط ویژه اتوبوس گفت: «بعضی از راننده های خودرو های شخصی این قدر اعتماد به نفس دارن که به اتوبوس میگن تو باید برسی کنار که ما از بغلت رد بشیم. این وضعیت مخصوصا توی روز های بارونی و زمان پیک ترافیک پیچیده تر میشه. یعنی باز هم حق من استفاده کننده از حمل و نقل عمومی خورده میشه و همه چی مطابق خواسته ماشین های شخصی و موتوری هاست.»

حمله با چاقو به راننده اتوبوس برای عبور از خط ویژه
در گیری با متخلفان وارد شده به خطوط ویژه تنها مربوط به شهروندان نمی شود؛ رانندگان اتوبوس و مدیران خطوط بیش از دیگران با این پدیده شوم درگیر هستند. جواد ارشاد، مدیر سامانه ۲ اتوبوس های تندرو در گفت وگو با همشهری به شرایط وخیم حضور موتورسواران و خودروها در خطوط ویژه اتوبوس پرداخت و گفت: «خط ویژه اتوبوس در محدوده مولوی یکی از مناطقی است که با مشکلات بسیاری روبرو خودروها و موتورسیکلت ها همراه است و براساس آمار ی که شهرداری منطقه ۲ ارائه کرده، در بین ساعت های ۱۵ تا ۱۸ نزدیک به ۴ هزار موتور بر ساعت در خیابان مولوی تردد می کنند. این مسئله به غیر از مشکل سازی گاری دستی ها، بار بارها ... است که از عرض خط ویژه می خواهند عبور کنند.» او که سال ها در این محدوده مشغول فعالیت است، در مورد مشکلات این قانون شکنی گفت: «در برخی مواقع شاهد بودیم که یک موتوری به دلیل اینکه نتوانسته از کنار اتوبوس در خط ویژه عبور کند، با چاقو به راننده اتوبوس حمله و با ضربه چاقو چنان آسیبی بهدست راننده وارد کرده که بخشی از گوشت دست راننده ریش ریش و کنده شدد و دیگر امکان پیوند آن وجود نداشت. آن راننده بعد از دوره درمان به کار بازگشت اما دیگر آسیبی که به روحیاش وارد شده بود، جبران نشد. ما مجبور شدیم که خط راننده را عوض کنیم تا کمتر تحت فشار روحی باشد.»
نیم نگاهی به وضعیت اتوبوس های تندرو در تهران این واقعیت را عیان می کند که خطوط ویژه با وجود اینکه قرار بود در کمترین و ایمن ترین سرعت، مسافران را به مقصد ویژه گام بردارد. به همین دلیل این موضوع از سوی پلیس راهور در حال خودروهای شخصی و موتورسواران فرق می شود و باز هم استفاده کنندگان از حمل و نقل عمومی هستند که باید در برابر سد قانون شکنان، شاهد تلف شدن ساعت های زندگی شان در ترافیک خطوط ویژه باشند.

ورود غیر قانونی به خطوط ویژه برای اتوبوسرانی در دسر آفرین است
مکت ۱
هدی عزیزاده، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران: در رابطه با ورود به خطوط ویژه، بحث ما تنها مربوط به موتور هایست ورود خودروها نیز به خطوط ویژه در دسر آفرین است. از میان تمام خطوط ویژه باید گفت که اتوبوس های تندرو از آزادی تا خاوران و همچنین از میدان راه آهن تا تجریش با بیشترین در دسر مواجه هستند. با وجود تلاش های مستمر پلیس راهور برای جلوگیری از ورود موتور سوار ها و خودروها به خطوط ویژه، شاهد هستیم که پلیس در ساعت شلوغی ناچار می شود که در برخی نقاط اجازه ورود به خطوط ویژه را بدهد. به عنوان مثال، در قطعاتی مانند مولوی، مسیر را مسدود می کند و اتوبوس باید از میدان محمدیه به سمت جنوب عبور کند و از میدان شوش به خیابان ری برود و پس از آن خود را به میدان قیام برساند. چنین تصمیمی موجب می شود تا علاوه بر افزایش مسافت، شاهد افزایش چندبرابری زمان باشیم. در حالت عادی اتوبوس باید در ۱۰ دقیقه فاصله میان میدان محمدیه تا میدان قیام را طی کند اما زمانی که مسیر به دلیل هجوم خودروها و موتور ها به خط ویژه و تصمیم پلیس مسدود می شود، زمان حرکت اتوبوس ۴۰ دقیقه می شود و حتی در این میان ۱۳ ایستگاه سعادت، چهار راه مولوی و قیام حذف می شوند. متأسفانه مردمی که در این ایستگاه های میانی منتظر اتوبوس هستند، به دلیل قانون شکنی خودروها و موتور ها مجبور هستند تا مسیری را پیاده بروند و خود را به ایستگاه قیام برسانند. معمولاً در ماه های آخر سال شاهد این اتفاق هستیم و برخی روز هایی که مسیر عبور از مولوی قفل شود، به راحتی خط ویژه اتوبوس را مسدود می کنند. متأسفانه به جای اینکه جلوی حرکت موتور ها و خودرو های متخلف گرفته شود، بار اضافی بر دوش اتوبوسرانی نهاده می شود. در گفت وگوهایی که با پلیس راهور های حاضر در برخی نقاط تهران داشتم، اعلام کردند که برای مدیریت ترافیک مجبور به این کار هستند. واقعیت این است که این قبیل اقدامات موجب می شود تا حق استفاده کننده از حمل و نقل عمومی ضایع شود. چنین اتفاقی سرفاصله اتوبوس ها را نیز افزایش می دهد، چرا که مدیر خطوط در فاصله مشخص اتوبوس ها را اعزام می کند اما وقتی در جای مانند میدان محمدیه مسیر خط ویژه به دلیل هجوم خودروها و موتور ها مسدود می شود، این سبب فاصله افزایش می یابد و شاهد اینباشت مسافران در ایستگاه ها خواهیم بود. براساس قانون، تنها اتوبوس، خودرو های امدادی و خودرو هایی که از پلیس راهور مجوز گرفته اند، می توانند از این خطوط عبور کنند. مسئله دیگر این است که جریمه های ورود به خطوط ویژه باز دارنده نیست و شاید بهتر باشد که جریمه مناطق بر اساس میزان درگیری از مسئله ها که دارند، مشخص شود.



نظارت شهرداری ها بر تاکسی های اینترنتی در آستانه تصویب

مجتبی یوسفی، عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی: قانونی در کمیسیون عمران مجلس در حال تهیه است و در صورت تصویب در صحن علنی مجلس، نرخ گذاری وسایل حمل و نقل و مسافر درون شهری توسط شهرداری ها و برون شهری توسط وزارت راه و شهرسازی انجام خواهد شد.

جهان **محمد سرایی**: روزنامه نگار

جریمه های میلیونی برای ورود به خط ویژه

در شهر های بزرگ جهان، خط ویژه اتوبوسرانی بارنگ از بقیه خیابان جدای می شود، نه در، نه میله و موانع بتنی

خطوط ویژه اتوبوسرانی در هر ششهر با توجه به فرهنگ رانندگی جامعه مشخص می شسوند و رایج ترین روش خط کشی سطح آسفالت است. خطوط مخصوص اتوبوس حدود ۵۰ سال پیش در شهر های اروپای غربی ساخته شدند. در کشور آلمان این خطوط برای عبور تراموا ساخته شده بود اما دیگر کشور ها از آن برای جدا کردن مسیر اتوبوس ها استفاده کردند که نمونه های آن به سرعت در لندن ایجاد شد. امروزه می توان این خطوط را در شهر های بزرگ و پر ترافیک جهان دید. معمولاً خط کشی و نصب تابلو برای اینکه سواری های شخصی وارد این خطوط نشوند کافی است و گاهی تمام سطح خط ویژه با آسفالت رنگی پوشانده می شود تا به رانندگان و موتورسواران اخطار دهد که در صورت ورود به این محدوده جریمه خواهند شد. محصور نکردن خط ویژه این امکان را فراهم می کند که در بعضی ساعت های شبانه روز یا در هنگام وقوع بحران ترافیکی، بتوان حجم خودرو های سواری را از طریق خط ویژه تخلیه کرد.

آمریکا

نیویورک دارای چند نوع خط ویژه در حاشیه خیابان یا در وسط آن است که فقط با رنگ و خط کشی از بقیه خیابان جدا شده است. خطوط حاشیه خیابان در ساعت های خاصی برای سواری ها هم قابل تردد است که تابلوهای نصب شده، این ساعت ها را نشان می دهد. ورود به خطوط میانی خیابان برای سواری ها ممنوع است مگر موارد خاص مانند تاکسی هایی که قصد پیاده کردن مسافر دارند. ورود به خط ویژه اتوبوس بین ۵۰ تا ۲۵۰ دلار جریمه دارد که با توجه به ساعت های مختلف روز و نوع تخلف از پارک کردن تا رانندگی طولانی تفاوت دارد. خودرو های متخلف با دوربین شناسایی می شوند و سواری هایی که در خط ویژه توقف کرده باشند با جر تقیل جابه جا خواهند شد.



انگلینس

لندن دارای خطوط ویژه اتوبوسرانی است که با خط کشی سفید از بقیه خیابان جدا شده است. جریمه خودرو هایی که وارد این محدوده شوند با دوربین انجام می شود و نظارت انقدر دقیق و جریمه ها انقدر سنگین است که شایعاتی درباره در آمدزا بودن جریمه خودرو های متخلف به وجود آمده است. در مناطق حاشیه ای لندن، جریمه ورود به خطوط ویژه از ۳۰ تا ۶۵ پوند است که در مناطق مرکزی شهر به ۸۰ تا ۱۶۰ پوند هم می رسد. مبلغ ۲۰ پوند (معادل یک میلیون و ۸۸۸ هزار تومان) جریمه ممنوعیت ورود به خط ویژه دائمی است مگر اینکه زمان مشخصی برای آن اعلام شده باشد. بعضی خطوط هم به روی تاکسی های دارای مجوز و دوچرخه ها باز هستند که در تابلوهای ابتدای آن خطوط مشخص است. پس از صدور جریمه نیز می توان در مهلت ۱۴ روزه شکایت کرد و خواستار بررسی عکس ها شد و کار و بار با دادگاه و اگذار کرد. پرداخت جریمه در این مدت تخفیف دارد.



کره جنوبی

در شهر سئول مسیر خط ویژه اتوبوس در بیشتر نقاط با خط کشی آبی از بقیه خطوط سواره رو جدا شده است. خطوط متند آبی به معنی محدوده کاملاً ممنوع است ولی از خطوط آبی منقطع و بریده بریده می توان برای سوار و پیاده کردن مسافر ای موارد ضروری استفاده کرد. خطوط آبی درون بزر گراه هم صبح ها و عصر ها برای سواری های شخصی ممنوع هستند. ون هایی که تعداد سر نشینن زیادی داشته باشند در بزر گراه ها می توانند وارد این خطوط شوند. خطوط ویژه از سال ۲۰۰۸ در کره جنوبی به صورت رسمی کاربرد پیدا کرده است و جریمه تخلف برای سواری ها ۵۰ هزار وون (تقریباً یک میلیون و ۹۰۰ هزار تومان) است. البته سواری هایی که به اشتباه وارد این محدوده شسوند به سرعت جریمه نمی شوند و به آنها فرصت داده می شود که دوباره به جریان اصلی ترافیک بپیوندند. ورود به خط ویژه اتوبوس علاوه بر جریمه باعث ثبت امتیاز منفی در گواهینامه ها می شود.



عکس همشهری اتوبوسرانی